

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP05/001930

International filing date: 09 February 2005 (09.02.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2004-187243
Filing date: 25 June 2004 (25.06.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 07 April 2005 (07.04.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

10.02.2005

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 4 年 6 月 2 5 日
Date of Application:

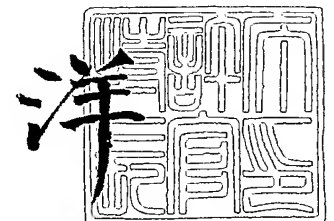
出 願 番 号 特 願 2 0 0 4 - 1 8 7 2 4 3
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 4 - 1 8 7 2 4 3]

出 願 人 N T N 株 式 会 社
Applicant(s):

2 0 0 5 年 3 月 2 5 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川



【書類名】 特許願
【整理番号】 NP16024
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 C10M169/00
【発明者】
 【住所又は居所】 三重県桑名市大字東方字尾弓田 3 0 6 6 NTN株式会社内
 【氏名】 三上 英信
【特許出願人】
 【識別番号】 000102692
 【氏名又は名称】 NTN株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100100251
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 和気 操
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 045779
 【納付金額】 16,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1

【書類名】 特許請求の範囲

【請求項 1】

アックスの外径面上に取付けられたグリース封入転がり軸受によって車輪と共に回転する回転部材を回転自在に支持する車輪支持装置において、前記グリースは基油と、増ちょう剤と、無機ビスマスとを含み、該無機ビスマスが、前記グリース全体に対して 0.01 ～ 15 重量%配合されていることを特徴とする車輪支持装置。

【請求項 2】

前記無機ビスマスは、硫酸ビスマス、三酸化ビスマスおよびビスマス粉末から選ばれた少なくとも 1 つの無機ビスマスであることを特徴とする請求項 1 記載の車輪支持装置。

【請求項 3】

前記基油は、ポリ- α -オレフィン油および鉱油から選ばれた少なくとも 1 つの油からなりかつ 40 °C における基油の動粘度が 30 ～ 200 mm²/s であることを特徴とする請求項 1 または請求項 2 記載の車輪支持装置。

【請求項 4】

前記増ちょう剤は、ウレア系化合物であることを特徴とする請求項 1 ないし請求項 3 のいずれか一項記載の車輪支持装置。

【請求項 5】

前記グリース封入転がり軸受は、スラスト摺動面を有することを特徴とする請求項 1 ないし請求項 4 のいずれか一項記載の車輪支持装置。

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車輪支持装置

【技術分野】

【0 0 0 1】

本発明は、自動車の懸架装置に対して車輪を回転自在に指示するための車輪支持装置に関する。

【背景技術】

【0 0 0 2】

後輪駆動型車両における前輪の如き非駆動輪を支持する車輪支持装置においては、ステアリングナックルに設けられたアクスル（ナックルスピンドル）上に2個の転がり軸受を取付け、その転がり軸受によって回転自在に支持されたアクスルハブの外径面にフランジを設け、このフランジに設けられたスタッドボルトと、これにねじ係合されるナットによってブレーキ装置のブレーキドラムおよび車輪のホイールディスクを取付けるようにしている。

また、ステアリングナックルに設けられたフランジにバックプレートを取付け、そのバックプレートによってブレーキドラムに制動力を付与する制動機構を支持するようにしている。

上記のような車輪支持装置においては、アクスルハブを回転自在に支持する転がり軸受として、負荷容量の大きい剛性の高い円すいころ軸受が用いられる。この円すいころ軸受は、アクスルとアクスルハブ間に充填されたグリースによって潤滑される。

【0 0 0 3】

車輪支持装置に用いられる軸受は、高速、高荷重という過酷な使用条件のため、特に、ころの大端面とつば部で軌道輪つばがすべり運動するため、潤滑グリースの潤滑油膜が破断しやすくなる。潤滑油膜が破断すると金属接触が起こり、発熱、摩擦摩耗が増大する不具合が発生する。

そのため、高速、高荷重下での潤滑性および耐荷重性を向上させ、潤滑油膜破断による金属接触を防止する必要がある、極圧剤含有グリースを使用して、その不具合を軽減している。

【0 0 0 4】

従来、高速下で、高荷重のかかる車輪支持装置の例として、ニッケル、テルル、セレン、銅、鉄の中から選択される金属を含む有機金属化合物がグリース全量に対して、20重量%以下含まれることを特徴とするグリースを封入した鉄道車両用軸受が知られている（特許文献1参照）。

しかしながら、ころ軸受の使用条件がd N値 10 万以上という高速条件下での潤滑など過酷になるにつれて、従来のグリースではころ軸受の使用が困難になるなどの問題がある。

車輪支持装置用ころ軸受は、内、外輪の転走面と転動体である「ころ」との間にはころがり摩擦が、つば部と「ころ」との間にすべり摩擦が発生する。ころがり摩擦に比べるとすべり摩擦は大きいので、使用条件が過酷になるとつば部の焼付きが生じやすくなる。そのためグリースの交換作業等が頻繁になりメンテナンスフリー化を達成できないという問題がある。

【特許文献1】 特開平10-17884号公報（特許請求の範囲）

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0 0 0 5】

本発明における課題は、高荷重またはすべり運動が生じる状態での潤滑面での摩擦摩耗を防止し、長期耐久性に優れた車輪支持装置を提供することである。

【課題を解決するための手段】

【0 0 0 6】

本発明の車輪支持装置は、アクスルの外径面上に取付けられたグリース封入転がり軸受

によって車輪と共に回転する回転部材を回転自在に支持する車輪支持装置において、上記グリースは基油と、増ちょう剤と、無機ビスマスとを含み、該無機ビスマスが、上記グリース全体に対して 0.01 ~ 15 重量%配合されていることを特徴とする。

上記無機ビスマスは、硫酸ビスマス、三酸化ビスマスおよびビスマス粉末から選ばれた少なくとも 1 つの無機ビスマスであることを特徴とする。

上記基油は、ポリ- α -オレフィン(以下、PAOと略称する)油および鉱油から選ばれた少なくとも 1 つの油からなり、かつ 40 °Cにおける基油の動粘度が 30 ~ 200 mm²/s であることを特徴とする。

上記増ちょう剤は、ウレア系化合物であることを特徴とする。

本発明の車輪支持装置は、上記グリース封入転がり軸受が、スラスト摺動面を有することを特徴とする。

【発明の効果】

【0007】

本発明の車輪支持装置に用いられる軸受は、無機ビスマスを使用したグリースを封入しているので、無機ビスマスが摺動界面に補給されることによって、極圧性効果を長期間持続することができる。そのため、耐摩耗性ととも、長期間耐久性の要求される車輪支持装置に好適に利用することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0008】

極圧剤含有グリースを封入した軸受を使用することによって、高速、高荷重下での潤滑性および耐荷重性を向上させる検討を行なった結果、グリース全体に対し、添加剤として無機ビスマスを 0.01 ~ 15 重量%配合したグリースを封入した転がり軸受は、無機ビスマス以外の添加剤を配合したグリースを封入した転がり軸受に比べて、高荷重およびすべり運動下で摩耗が少なく、長期耐久性能が向上することがわかった。これは無機ビスマスが無機ビスマス以外の物質よりも耐熱耐久性に優れ、熱分解しにくい、極圧性効果を長時間持続することができることによるものと考えられる。本発明はこのような知見に基づくものである。

【0009】

本発明の車輪支持装置について、図 1 により説明する。図 1 は車輪支持装置の断面図である。図 1 に示すように、ステアリングナックル 1 にはフランジ 2 と、アクスル 3 とが設けられ、そのアクスル 3 の外径面上に取付けた一対の円すいころ軸受 4 a、4 b によって回転部材としてのアクスルハブ 5 が回転自在に支持されている。

アクスルハブ 5 は、外径面にフランジ 6 を有し、そのフランジ 6 に設けたスタッドボルト 7 と、そのスタッドボルト 7 にねじ係合したナット 8 によってブレーキ装置のブレーキドラム 9、および車輪のホイールディスク 10 が取付けられている。11 はホイールディスク 10 の外径面に取付けられたリムを示し、そのリム上にタイヤが取付けられる。

【0010】

前記ステアリングナックル 1 のフランジ 2 にはボルト、ナットの締付けによってブレーキ装置のバックプレート 12 が取付けられている。バックプレート 12 にはブレーキドラム 9 に制動力を付与する制動機構が支持されるが、図では省略してある。

アクスルハブ 5 を回転自在に支持する前記一対の円すいころ軸受 4 a、4 b は、アクスルハブ 5 内に充填されたグリースによって潤滑される。その円すいころ軸受 4 b から外部にグリースが漏洩したり、外部から泥水が浸入するのを防止するため、アクスルハブ 5 の外側端面に円すいころ軸受 4 b を覆うようにしてグリースキャップ 17 が取付けられている。

【0011】

本発明の車輪支持装置の円すいころ軸受の一例について図 2 により説明する。図 2 は円すいころ軸受の一部切り欠き斜視図である。円すいころ軸受 4 は内輪 14 と外輪 13 との間に円すいころ 16 が保持器 15 を介して配置されている。円すいころ 16 は内輪 14 の転走面 14 a と外輪 13 の転走面 13 a との間でころがり摩擦を受け、内輪 14 のつば部

14b、14cとの間ですべり摩擦を受ける。これらの摩擦を低減するためにころ軸受用グリースが封入されている。

【0012】

本発明の車輪支持装置に封入するグリースに使用することができる無機ビスマスとしては、ビスマス粉末、炭酸ビスマス、塩化ビスマス、硝酸ビスマスおよびその水和物、硫酸ビスマス、フッ化ビスマス、臭化ビスマス、ヨウ化ビスマス、オキシフッ化ビスマス、オキシ塩化ビスマス、オキシ臭化ビスマス、オキシヨウ化ビスマス、酸化ビスマスおよびその水和物、水酸化ビスマス、セレン化ビスマス、テルル化ビスマス、リン酸ビスマス、オキシ過塩素酸ビスマス、オキシ硫酸ビスマス、ビスマス酸ナトリウム、チタン酸ビスマス、ジルコン酸ビスマス、モリブデン酸ビスマス等が挙げられるが、本発明において、特に好ましいのは、耐熱耐久性に優れ、熱分解しにくい、極圧性効果の高い硫酸ビスマス、三酸化ビスマスおよびビスマス粉末である。

【0013】

ビスマスは、水銀を除く全ての金属中最低の熱伝導度を有し、比重 9.8、融点 271.3℃の銀白色の金属である。ビスマス粉末は、比較的軟質の金属であり、極圧を受けると膜状になりやすい。そのため粉末の粒径は、グリース中に分散できる粒径であればよい。本発明の車輪支持装置に封入するグリースに使用するビスマス粉末としては、5 ~ 500 μm であることが好ましい。

【0014】

本発明の車輪支持装置に封入するグリースには、無機ビスマスを極圧剤として添加することを必須とする。この無機ビスマスは、1種類または、2種類を混合してグリースに添加してもよい。

また、無機ビスマスの添加量は、グリース全体に対し 0.01 ~ 15 重量%である。好ましくは 1 ~ 10 重量%である。添加量が 0.01 重量%未満では、耐摩耗性の向上効果が発揮されず、また、15 重量%をこえると、回転時のトルクが大きくなって、発熱が増大し、回転障害を生じるためである。

【0015】

本発明の車輪支持装置に封入するグリースに使用できる基油としては、例えば、鉱油、PAO油、エステル油、フェニルエーテル油、フッ素油、さらに、フィッシャートロプシユ反応で合成される合成炭化水素油（GTL基油）などが挙げられる。この中でも、PAO油および鉱油から選ばれた少なくとも一種を使用することが好ましい。上記のPAO油としては、通常、 α -オレフィンまたは異性化された α -オレフィンのオリゴマーまたはポリマーの混合物である。 α -オレフィンの具体例としては、1-オクテン、1-ノネン、1-デセン、1-ドデセン、1-トリデセン、1-テトラデセン、1-ペンタデセン、1-ヘキサデセン、1-ヘプタデセン、1-オクタデセン、1-ノナデセン、1-エイコセン、1-ドコセン、1-テトラコセン等を挙げることができ、通常はこれらの混合物が使用される。また、鉱油としては、例えば、パラフィン系鉱油、ナフテン系鉱油等の通常潤滑油やグリースの分野で使用されているものをいずれも使用することができる。

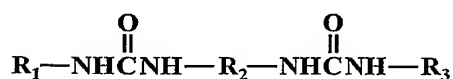
【0016】

本発明の車輪支持装置に封入するグリースに使用できる基油は、好ましくは、40℃における動粘度が 30 ~ 200 mm^2/s である。30 mm^2/s 未満の場合は、蒸発量が増加し、耐熱性が低下するので好ましくなく、また、200 mm^2/s をこえると回転トルクの増加による軸受の温度上昇が大きくなるので好ましくない。

【0017】

本発明の車輪支持装置に封入するグリースに使用できる増ちょう剤として、アルミニウム、リチウム、ナトリウム、複合リチウム、複合カルシウム、複合アルミニウムなどの金属石けん系増ちょう剤、および下記式（1）のジウレア化合物が挙げられる。好ましくは、ジウレア化合物である。これらの増ちょう剤は、1種類単独で用いても2種類以上組み合わせて用いてもよい。

【化1】



(1)

(式(1)中の R_2 は、炭素数6～15の芳香族炭化水素基を、 R_1 および R_3 は、炭素数6～12の芳香族炭化水素基または炭素数6～20の脂環族炭化水素基または炭素数6～20の脂肪族炭化水素基をそれぞれ示し、 R_1 および R_3 は、同一であっても異なってもよい。)

式(1)で表されるウレア系化合物は、例えば、ジイソシアネートとモノアミンの反応で得られる。ジイソシアネートとしては、フェニレンジイソシアネート、ジフェニルジイソシアネート、ジフェニルメタンジイソシアネート、1,5-ナフチレンジイソシアネート、2,4-トリレンジイソシアネート、3,3-ジメチル-4,4-ビスフェニレンジイソシアネート、オクタデカンジイソシアネート、デカンジイソシアネート、ヘキサレンジイソシアネート等が挙げられ、モノアミンとしては、オクチルアミン、ドデシルアミン、ヘキサデシルアミン、ステアシルアミン、オレイルアミン、アニリン、p-トルイジン、シクロヘキシルアミン等が挙げられる。

ウレア化合物は、イソシアネート化合物とアミン化合物を反応させることにより得られる。反応性のある遊離基を残さないため、イソシアネート化合物のイソシアネート基とアミン化合物のアミノ基とは略当量となるように配合することが好ましい。

基油にウレア化合物を配合して各種配合剤を配合するためのベースグリースが得られる。ベースグリースは、基油中でイソシアネート化合物とアミン化合物とを反応させて作製する。

【0018】

本発明の車輪支持装置に封入するグリースは、必要に応じて公知の添加剤をグリースに含有させることができる。この添加剤として、例えば、有機亜鉛化合物、アミン系、フェノール系、イオウ系等の酸化防止剤、ベンゾトリアゾール、亜硝酸ソーダなどの金属不活性剤、ポリメタクリレート、ポリスチレン等の粘度指数向上剤、二硫化モリブデン、グラファイト等の固体潤滑剤等が挙げられる。これらを単独または2種類以上組み合わせて添加することができる。

【0019】

本発明の車輪支持装置に使用できるグリースは、車輪支持装置以外の高負荷がかかる軸受にも使用することができる。

【実施例】

【0020】

実施例1～実施例10

反応容器中で、基油中に増ちょう剤を加え、3本ロールミルを用いて均一化処理して、表1に示すLi石けん/鉱油系グリース(40℃基油粘度 100 mm²/s、混和ちょう度 220)、ウレア/PAO系グリース(40℃基油粘度 46 mm²/s、混和ちょう度 280)、Li石けん/エステル油系グリース(40℃基油粘度 33 mm²/s、混和ちょう度 250)、ウレア/エーテル系グリース(40℃基油粘度 100 mm²/s、混和ちょう度 300)を得た。さらに、極圧剤として無機ビスマス、表1に示す割合で上記グリースに添加して、各実施例のグリースを作製した。得られたグリースにつき、以下に記す極圧性評価試験および軸受試験を行なった。結果を表1に併記した。

【0021】

比較例1～比較例7

反応容器中で、基油中に増ちょう剤を加え、3本ロールミルを用いて均一化処理して、表2に示すLi石けん/鉱油系グリース(40℃基油粘度 100 mm²/s、混和ちょう度 220)、ウレア/PAO系グリース(40℃基油粘度 46 mm²/s、混和ちょう度 280)、L

i 石けん/エステル油系グリース (40℃基油粘度 30 mm²/s、混和ちょう度 250)、ウレア/エーテル系グリース (40℃基油粘度 100 mm²/s、混和ちょう度 300) を得た。さらに、極圧剤として、有機ビスマス、MoDTC または亜鉛粉末を、表 2 に示す割合で上記グリースに添加して、各比較例のグリースを作製した。得られたグリースにつき、実施例と同様にして極圧性評価試験およびころ軸受試験を行なった。結果を表 2 に併記した。

【0022】

【表 1】

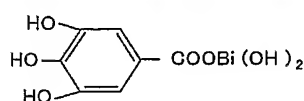
グリース組成物		実施例									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
グリース (重量部)	Li 石けん / 鉱油系グリース	95	95	-	-	99	85	-	-	95	95
	ウレア / PAO系グリース	-	-	95	95	-	-	-	-	-	-
	Li 石けん / エステル油系グリース	-	-	-	-	-	-	95	-	-	-
	ウレア / エーテル系グリース	-	-	-	-	-	-	-	95	-	-
極圧剤 (重量部)	硫酸ビスマス	5	-	5	-	-	-	5	-	-	-
	三酸化ビスマス	-	5	-	5	1	15	-	5	-	-
	ビスマス粉末	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	有機ビスマス ¹⁾	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	炭酸ビスマス	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-
	ビスマス酸ナトリウム	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
	MoDTC ²⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
極圧性評価試験, h		92	140	170	230	86	190	76	88	53	54
ころ軸受試験, °C		66	64	58	56	68	67	50	70	68	68

【0023】

【表 2】

グリース組成物		比較例						
		1	2	3	4	5	6	7
グリース (重量部)	Li 石けん / 鉱油系グリース	100	-	-	-	95	95	-
	ウレア / PAO系グリース	-	100	-	-	-	-	95
	Li 石けん / エステル油系グリース	-	-	100	-	-	-	-
	ウレア / エーテル系グリース	-	-	-	100	-	-	-
極圧剤 (重量部)	硫酸ビスマス	-	-	-	-	-	-	-
	三酸化ビスマス	-	-	-	-	-	-	-
	ビスマス粉末	-	-	-	-	-	-	-
	有機ビスマス ¹⁾	-	-	-	-	5	-	5
	炭酸ビスマス	-	-	-	-	-	-	-
	ビスマス酸ナトリウム	-	-	-	-	-	-	-
	MoDTC ²⁾	-	-	-	-	-	5	-
極圧性評価試験, h		16	39	6	14	54	16	62
ころ軸受試験, °C		85	74	48	72	82	90	73

1): 次没食子酸ビスマス



極圧性評価試験装置を図3に示す。評価試験装置は、回転軸18に固定された $\phi 40 \times 10$ のリング状試験片19と、この試験片19と端面21で端面同士が擦り合わされるリング状試験片20とで構成される。ころ軸受用グリースを端面21部分に塗布し、回転軸5を回転数 2000 rpm、図3中右方向Aのアキシャル荷重 490 N、ラジアル荷重 392 Nを負荷して、極圧性を評価した。極圧性は両試験片のすべり部の摩擦摩耗増大により生じる回転軸18の振動を振動センサにて測定し、その振動値が初期値の2倍になるまで試験を行ない、その時間を測定した。

回転軸18の振動値が初期値の2倍になるまでの時間が長いほど極圧性効果が大きくなり、優れた耐熱耐久性を示す。したがってグリースの耐熱耐久性の評価は、測定された上記時間の長さにて各実施例と各比較例とを対比させて行なった。

ころ軸受試験：

30206円すいころ軸受にグリースを 3.6 g 封入し、アキシャル荷重 980 N、回転数 2600 rpm、室温にて運転し、回転中のつば部表面温度を測定した。運転開始後、4～8時間までのつば部表面温度の平均値を算出した。

つば部と「ころ」との間に発生するすべり摩擦が大きくなると回転中のつば部表面温度は上昇する。そのためグリースの耐熱耐久性の評価は、測定された上記温度の高さにて各実施例と各比較例とを対比させて行なった。上記温度の高さが 70℃未満であることが、グリースの耐熱耐久性を有する基準とした。

【0025】

表1および表2においてLi石けん/鉱油系グリースのデータを、各実施例と各比較例とを対比すると、極圧剤の種類では、有機ビスマスよりも無機ビスマスが、極圧性評価試験およびころ軸受試験において優れた耐熱耐久性を示した。

実施例2および比較例5において、三酸化ビスマスは、有機ビスマスに比して約3倍の耐熱耐久性を示すことがわかる。これらのことから無機ビスマスが有機ビスマスよりも耐熱耐久性に優れ、熱分解しにくいいため、極圧性効果を長時間持続することができることによるものと考えられる。

また、硫酸ビスマス、三酸化ビスマスおよびビスマス粉末の中では、ビスマス粉末が最も良好な耐熱耐久性を示した。

【0026】

実施例2、実施例5および実施例6に示すように、三酸化ビスマスの添加量が1、5、15重量%と増加するにつれて極圧性効果が増加する傾向を示すが、三酸化ビスマスの添加量を15重量%と添加量5重量%の3倍に増加させても、極圧性効果の増加は約1.4倍に留まる。これは三酸化ビスマスの添加量が15重量%に近づくと、回転時のトルクが大きくなって、発熱が増大し、回転障害を生じる傾向にあるためと考えられる。

【0027】

表1および表2においてウレア/PAO系グリース、Li石けん/エステル油系グリース、ウレア/エーテル系グリースのデータを、各実施例と各比較例とを対比すると、ウレア/PAO系グリースの場合、極圧剤の種類では、有機ビスマスよりも硫酸ビスマスおよび三酸化ビスマスといった無機ビスマスが優れた耐熱耐久性を示す。実施例3、実施例4および比較例7に示すように、硫酸ビスマスは有機ビスマスに比して約3倍の耐熱耐久性を示し、三酸化ビスマスは有機ビスマスに比して約4倍の耐熱耐久性を示すことがわかる。これは無機ビスマスが有機ビスマスよりも耐熱耐久性に優れ、熱分解しにくいいため、極圧性効果を長時間持続することができることによるものと考えられる。

【0028】

また、実施例7および比較例3に示すように、Li石けん/エステル油系グリースの場合、硫酸ビスマスを極圧剤として用いると極圧剤を使用しない場合に比して約13倍の耐熱耐久性を示した。

また、実施例8および比較例4に示すように、ウレア/エーテル系グリースの場合、三酸化ビスマスを極圧剤として用いると極圧剤を使用しない場合に比して約6倍の耐熱耐久性を示した。以上のことから、硫酸ビスマスおよび三酸化ビスマスといった無機ビスマ

スが極圧性効果を長時間持続することがわかる。

【産業上の利用可能性】

【0 0 2 9】

本発明の車輪支持装置は、耐熱耐久性に優れた無機ビスマスを使用したグリースを封入しているので、極圧性効果を長期間持続することができる。そのため、耐摩耗性とともに、長期間耐久性の要求される鉄道車両、建設機械、自動車電装補機などに好適に利用することができる。

【図面の簡単な説明】

【0 0 3 0】

【図 1】 車輪支持装置の断面図である。

【図 2】 円すいころ軸受の一部切り欠き斜視図である。

【図 3】 極圧性評価試験装置を示す図である。

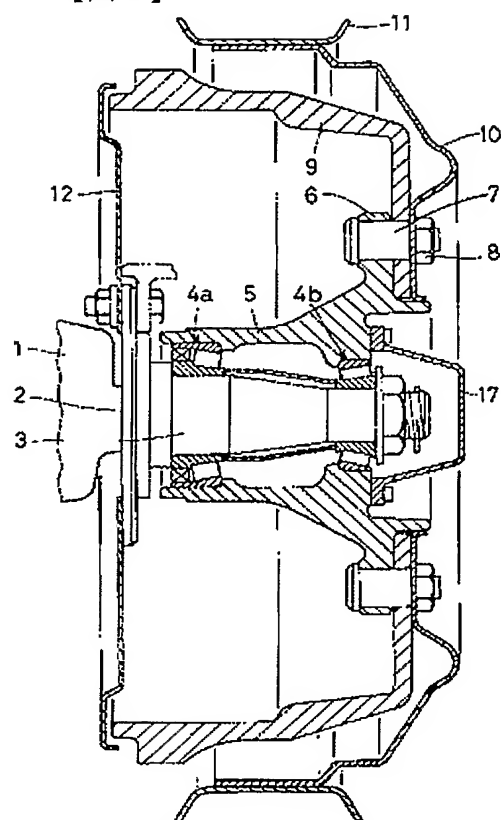
【符号の説明】

【0 0 3 1】

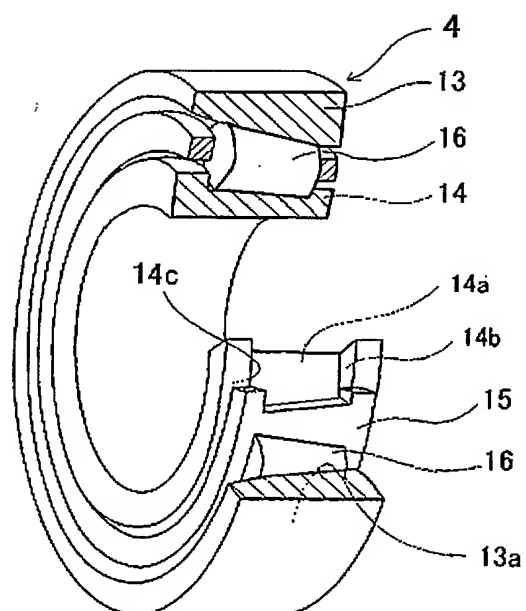
- 1 ステアリングナックル
- 2 フランジ
- 3 アクスル
- 4 円すいころ軸受
- 5 アクスルハブ
- 1 3 外輪
- 1 4 内輪
- 1 5 保持器
- 1 6 円すいころ
- 1 8 回転軸
- 1 9、2 0 リング状試験片
- 2 1 端面

【書類名】 図面

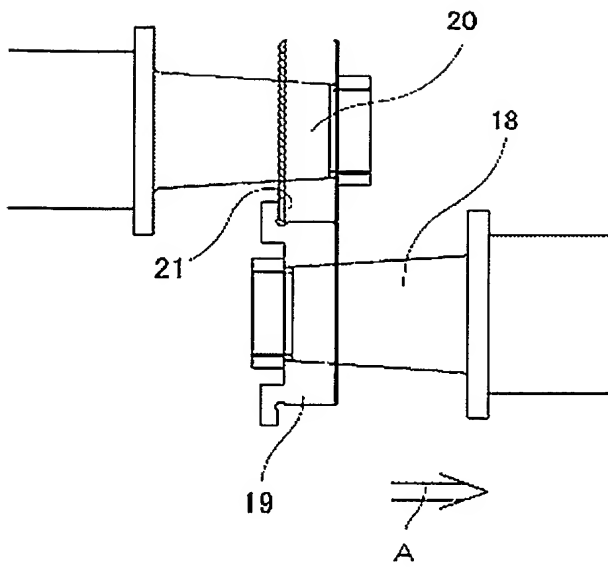
【図 1】



【図 2】



【図 3】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】

高荷重または、すべり運動が生じる状態での潤滑面での摩擦摩耗を防止し、長期耐久性に優れた車輪支持装置を提供することである。

【解決手段】

アックスルの外径面上に取付けた転がり軸受によって車輪と共に回転する回転部材を回転自在に支持する車輪支持装置であって、上記転がり軸受が、グリースを封入され、該グリースが基油と、増ちょう剤と、添加剤とを配合してなり、該添加剤は、無機ビスマスであり、該無機ビスマスが、上記グリース全体に対して 0.01 ～ 15 重量%配合されている。

【選択図】 図 1

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2 0 0 4 - 1 8 7 2 4 3
受付番号	5 0 4 0 1 0 6 8 5 4 4
書類名	特許願
担当官	第六担当上席 0 0 9 5
作成日	平成 1 6 年 6 月 2 8 日

< 認定情報・付加情報 >

【提出日】 平成16年 6月25日

特願 2 0 0 4 - 1 8 7 2 4 3

ページ : 1/E

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 1 0 2 6 9 2]

1. 変更年月日

2 0 0 2 年 1 1 月 5 日

[変更理由]

名称変更

住 所

大阪府大阪市西区京町堀 1 丁目 3 番 1 7 号

氏 名

N T N 株式会社